



Historische Brücken in Rheinland-Pfalz

Erkenntnisse zu den ältesten ortsfesten Brücken in Rheinland-Pfalz reichen bis in die Römerzeit zurück. Als Teil des hervorragend ausgebauten Fernstraßensystems entstanden in Trier, Mainz, Koblenz und Bingen hölzerne Brücken über Mosel, Rhein und Nahe. Die festen Brücken lösten Fährverbindungen, oder wie im Falle von Mainz, Schiffsbrücken ab. Von diesen Bauwerken hat sich – außer in Trier – oberhalb der Wasserlinie nichts erhalten, doch ließen Relikte im Flussboden Rückschlüsse auf die Konstruktion und das Alter der Brücken zu.

In Mainz war in vespasianischer Zeit (69-79 n. Chr.) eine Pfahlrostbrücke mit mindestens 21 Steinpfeilern und hölzerner, mehrspuriger Fahrbahn entstanden.

Drususbrücke in Bingen

Als Verbindung auf der historischen Handelsstraße Mainz-Köln bzw. als Bindeglied zwischen der Rheinstraße und den Heerstraßen im Hunsrück dürfte zur Zeit des Drusus (13-9 v. Chr.) eine Holzbrücke über die Nahe bei Bingen erbaut worden sein.

Nach ihrer Zerstörung im sogenannten Bataverkrieg (70 n. Chr.) kam es nur sieben Jahre später zum Wiederaufbau,



Bingen, so genannte Drususbrücke, Ansicht von Südwesten, Landesamt für Denkmalpflege RPL, Foto: Dr. Hans Caspary

wie 1983 aufgefundene Hölzer beweisen. In ihrer Nachfolge entstand einige hundert Meter flussaufwärts die bis heute erhaltene, sogenannte „Drususbrücke“. Entgegen dem irreführenden Namen, der erst im 19. Jahrhundert gebräuchlich wurde, entstammt die Steinbrücke der Regierungszeit des Mainzer Erzbischofs Willigis (975-1011). Die Brücke ist aus Neubamberger Quarz-Porphyr und rotem Sandstein zusammengefügt und führt mit sieben Bögen über den Fluß. Im Lauf der Jahrhunderte kam es insbesondere durch Kriegseinwirkung mehrfach zu Beschädigungen der Brücke. Eine erstmalige Zerstörung war 1689 zu beklagen. Zehn Jahre später hatte man den Schaden in Holzbauweise zwischen den gemauerten Pfeilern behoben, doch erst 1772 erfolgte die völlige Wiederherstellung als Steinbrücke. Wie die Nahebrücke anschaulich zeigt, stellen Brücken nicht nur Verbindungen her, sondern können zugleich auch Grenzfunktion besitzen. Nach dem Wiener Kongress 1816 fiel das Gebiet nördlich der Nahe an das Königreich Preußen, während die Region südlich davon an das Großherzogtum Hessen gelangte. Bis zur Zollvereinigung der beiden Staaten (1829) bestand zum Verdruss der Warentransporteure eine Zollstation. Die jeweiligen Landeswappen markierten den exakten Grenzverlauf auf der Brücke.

Bezeichnenderweise musste die Figur des 1778 aufgestellten Brückenheiligen, St. Johann Nepomuk, dem preußischen Adler weichen. Wie auf vielen anderen Brücken waren nach der Heiligsprechung des Johann von Nepomuk 1729 Statuen aufgestellt worden, um dessen Segen für das Bauwerk zu erwirken. Als Beichtvater

der böhmischen Königin hatte dieser Kleriker ihr Beichtgeheimnis bewahrt und war daraufhin von König Wenzel 1393 von der Prager Moldaubrücke geworfen worden.

Eine bemerkenswerte Besonderheit stellt die Brückenkapelle der Binger Nahebrücke dar. Es handelt sich hierbei um die früheste Kapelle einer Brücke in Deutschland überhaupt. Der fast quadratische, kreuzgewölbte Kapellensaal mit eingezogener Halbkreisapsis liegt heute rund 4,5m unter dem Fahrbahnniveau. Nach und nach war der kleine Andachtsraum in Vergessenheit geraten und erst um 1900 im Zuge von Kanalisierungsarbeiten „wiederentdeckt“ worden.

Für Menschen in früheren Zeiten, als das Reisen angesichts mannigfacher Bedrohungen viel gefährlicher war, stellte der Übergang über einen Fluss eine besondere Situation dar. In einer Brückenkirche konnte man sich – beispielsweise als Pilger – des Segens für die weitere Reise versichern. Schon in römischer Zeit brachte man den Flussgöttern anlässlich einer Flussüberquerung ein Opfer dar; die vielen Münzfunde im Umfeld der Koblenzer Balduinbrücke künden eindringlich hiervon.

Doch zurück zur Nahebrücke in Bingen. In den letzten Tagen des Zweiten Weltkrieges wurde sie durch die gezielte Sprengung von deutschen Pionieren zum zweiten Mal zerstört. Beim Wiederaufbau in den Jahren 1951/52 versuchte man zwar das historische Erscheinungsbild wiederherzustellen, doch wurden erhebliche Veränderungen vorgenommen. Da die

Fahrbahnbreite an der Unterstromseite vergrößert werden sollte, verstärkte man die alten Pfeiler- und Bogenkonstruktionen. Zudem wurde das Stirn- wandmauerwerk oberstrom erneuert und die Fahrbahn erhöht. Ein Charakteristikum der Nahebrücke in Bingen stellen die auf beiden Seiten zugespitzten und mit sehr steilen Abdeckungen versehenen Pfeilervorköpfe dar.

Mit dem Ende des Imperium Romanum verfiel das römische Straßensystem und mit ihm die Brücken. Erst im frühen Mittelalter errichtete Karl der Große über den erhaltenen Pfeilern der Römerbrücke in Mainz einen hölzernen Übergang. Dieser wurde jedoch schon 813 durch einen Brand vernichtet.

Römerbrücke in Trier

Der Trierer Erzbischof Balduin von Luxemburg (1285-1354) ließ in den 1340er Jahren zwei steinerne Brücken über die Mosel erbauen, welche beide – wenn auch in veränderter Gestalt – noch vorhanden sind. In Trier benutzte man dabei die Überreste einer römischen Brücke, welche 154-157 n. Chr. entstanden war. Damals hatten römische Brückenbauer mit neun Pfeilern aus unterschiedlichem Steinmaterial (vorwiegend Blaustein aus dem Maasgebiet und Basalt aus dem Raum Mayen) den Unterbau für eine hölzerne Sprengwerkkonstruktion hergestellt und damit eine ältere Pfahlrostbrücke wenige Meter stromabwärts ersetzt. Zur vollständigen

Erscheinung der mittelalterlichen Moselbrücke gehörten nicht nur die von Balduin von Luxemburg veranlassten Steinbögen, sondern auch zwei große Türme sowie je ein Brückentor an den Widerlagern. Die Brücke konnte somit geschlossen und im Kriegsfall verteidigt werden. Erst in den 1860er Jahren verschwanden die Türme und Tore endgültig. Bereits zuvor, 1689, war es zu einer Sprengung der Brücke durch französische Truppen gekommen. Beim Überqueren der Mosel musste man bis zum Wiederaufbau 1717/18 auf eine Schiffsbrücke zurückgreifen. Einer neuerlichen Zerstörung im Zweiten Weltkrieg entging die Trierer „Römerbrücke“ als einzige historische Großbrücke im Rhein-Mosel-Gebiet, obwohl auch sie zur Sprengung vorgesehen war. Die 1931 auf 13 m verbreiterte Brücke erreicht mit bis zu 21,25 m beachtliche Bogenspannweiten. Beim etwa drei Jahrzehnte später erfolgten Ausbau der Mosel zur



*Trier, Postkartenansicht der Römerbrücke von Südosten um 1915.
Landesamt für Denkmalpflege RPL, Archiv*

Wasserstraße wurden weitere Veränderungen an diesem Verkehrsdenkmal vorgenommen.

Balduinbrücke in Koblenz

Rund 100m moselabwärts der einstigen hölzernen Römerbrücke besteht die „Balduinbrücke“ in Koblenz mit ihren 16 halbkreisförmigen Steinbögen. Zur Finanzierung dieses Unternehmens wurden spezielle Sammlungen durchgeführt und sogar ein päpstlicher Ablass erwirkt. Das Bauwerk überbrückte 325 m und besaß Bogenweiten bis zu 20,25 m. Wiederum kamen verschiedene Steinmaterialien für Pfeiler (Basaltlava) und Bögen (vorwiegend Eifeltuff) zum Einsatz.

Auch dieses Bauwerk war mit Brückentürmen und -toren versehen, welche jedoch seit dem 18. Jahrhundert abgebrochen wurden.

Ungeachtet der Sprengung dreier Bögen durch die Wehrmacht 1945 und deren Reparatur bis 1949 stellten sich in den 1960er Jahren aufgrund der Moselkanalisierung die schwerwiegendsten Folgen für die Brücke ein. Drei alte Bögen mussten wegen der Anforderungen seitens der Schifffahrt weichen. An ihrer Stelle erstreckt sich heute eine Spannbeton-Rahmenkon-

struktion mit einer lichten Weite von 96 m. In den Jahren 1972-75 kam es auf der Oberstromseite zur Verbreiter-



ung der Moselbrücke (12,30 m) auf 14,40 m. Äußerlich wurde eine Annäherung an die historische Gestalt angestrebt. In kulturhistorischem Kontext sind die Überlieferungen zur Nutzung sehr interessant.

Beispielsweise sind die Tarife des Brückengeldes bekannt. Nur die Bürger von Koblenz und der Umgebung hatten diese Benutzungsgebühren nicht zu entrichten. Um sicherzustellen, daß der Brückenzoll nicht umgangen wurde, war festgelegt, wer in Fähren über die Mosel gebracht werden durfte.



Koblenz, Balduinbrücke vor 1883, Landesamt für Denkmalpflege RPL, Archiv

Die Nisterbrücke in Hachenburg

Die große Nisterbrücke in Marienstatt bei Hachenburg im Westerwald verdankt ihre Erhaltung ebenfalls dem Bau einer nahegelegenen Entlastungsbrücke (1976). Das alte, 1478 erstmalig genannte Brückenbauwerk war Teil der Leipziger Straße, die von Köln über den Westerwald bis nach Erfurt und Leipzig führte. Unter Verwendung der alten Fundamente ließ der Abt des benachbarten Zisterzienserklosters Marienstatt 1721-34 eine Grunderneuerung der Brücke vornehmen. Zu den drei ursprünglichen Bögen aus Bruch-



*Marienstatt, Große Nisterbrücke
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen, Foto: Weigel*

stein kam ein vierter hinzu, so dass etwa 38 m überbrückt werden.

Die malerisch gelegene Brücke zeigt eine Reihe interessanter Baudetails. Beispielsweise sind alle Bögen mit gusseisernen Querankern zur Mauerwerkssicherung versehen. Außerdem befindet sich an einigen Vorköpfen ein Rammschutz in Form eines vertikalen, mit Eisen befestigten Rundholzes. Die auch in späterer Zeit stets behutsam und materialgerecht reparierte Brücke dient heute ausschließlich dem Fußgängerverkehr.

Die Kreuznacher Brückenhäuser

Einem sehr weisen Entschluss zu Beginn des 20. Jahrhunderts verdanken wir das Fortbestehen eines in Deutschland einzigartigen Brückenbauwerks und des Wahrzeichens der Stadt Bad Kreuznach. Allein die dortige Nahebrücke besitzt – abgesehen von der etwas jüngeren Krämerbrücke in Erfurt – heute noch bewohnte Brückenhäuser. Als die um 1300 erbaute Nahebrücke dem vermeintlich starken Verkehr zwischen den beiden Kreuznacher Stadtteilen zum Opfer zu fallen drohte, entschied man sich dafür, etwa 300 m unterhalb eine neue Brücke auszuführen. Der bekannte Brückenbauer Hermann Billing aus Karlsruhe konstruierte einen für die damalige Zeit keineswegs mehr selbstverständlichen Steinbau („Wilhelmsbrücke“, 1906), der sich in den Augen der Zeitgenossen „dem Gesamtbilde würdig“ anschloss.

Die mittelalterliche Brücke bezieht eine Naheinsel in ihren Verlauf ein, so dass von ihren acht Bögen drei



*Bad Kreuznach, Alte Nahebrücke,
Lithographie von P. Eckhard, 1862,
Landesamt für Denkmalpflege RPL, Archiv*

über die Wörth-Insel hinwegführen. Eine erste Erwähnung der Brücke stammt aus dem Jahre 1311.

Von Häusern auf der Brücke wird erstmalig 1495 berichtet. Nur zwei der heutigen Brückenhäuser auf der Oberstromseite, die zwischen 1595 und 1612 entstanden waren, haben sich weitgehend in originaler Form erhalten. Hier lebten Handwerker und betrieben Kaufleute ihre Läden. Aus dieser Zeit stammt eine Marktordnung (1605), welche gestattet, dass fremde Krämer auf einer Seite ihre Ware feilbieten durften. An beiden Enden bestanden ursprünglich Brückentürme, die ebenso wie Schießkammern in sämtlichen Brückenfüßen zur Verteidigung der Anlage dienten. Wie so häufig auch an anderen Orten wurde im 18. Jahrhundert eine Nepomukfigur neben einem Kreuz aufgestellt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte eine Diskussion um den Wiederaufbau der drei von deutschen Truppen gesprengten Bögen über die Nahe ein. Entgegen breiten Widerstands in der Bevölkerung lehnte man sich nicht an die historischen Vorgaben an, sondern realisierte 1955/56 eine einbogige Spannbetonbrücke mit einem leicht gekrümmten Untergurt. Der neue Brückenabschnitt überspannt etwa 50 m und zog eine Verbreiterung des alten Teils um 2 m nach sich.

Die Mainzer Eisenbahnbrücke

Mit den Möglichkeiten der Eisenarchitektur und dem Aufkommen des Eisenbahnverkehrs wurden neue Anforderungen an den Brückenbau gestellt. In der zweiten Hälfte der 1850er Jahre betrieb die „Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft“ ein Schienennetz im Rhein-Main-Gebiet,

doch endeten die Gleise beiderseits des Rheins, so dass Reisende und Waren mit Fähren über den Strom gebracht werden mussten. Als vierte der in Deutschland gebauten Rheinbrücken – nach Köln, Koblenz und Straßburg – wurde die Eisenbahnbrücke zwischen Mainz und Gustavsburg am 15. Juli 1862 nach zweijähriger Bauzeit fertiggestellt. Nach über 1000 Jahren gab es erstmals wieder eine feste Rheinbrücke in Mainz.



*Mainz, Eisenbahnbrücke um 1871.
Landesamt für Denkmalpflege RPL, Archiv*

Das von der Maschinenfabrik Klett & Kramer (später MAN) nach dem Paulischen Trägersystem errichtete Bauwerk ist eine ingenieurtechnische Meisterleistung. Insgesamt drei stählerne Balkenträger mit parabolisch gekrümmten Ober- und Untergurten, sowie Ausfüllungen mit Vertikalpfosten und Diagonalbändern lasten auf gemauerten Stropfeilern. Ein Stützenabstand von 105,26 m war bis dahin noch nicht erreicht worden. Einen formal abweichenden Akzent zur stählernen Brückenkonstruktion setzen die massiven Kopfbauten an den Ufern. Hier bestimmen wehrhafte Doppelturmanlagen aus rotem Sandstein das Bild. Zwischen den neogotischen

Rundtürmen, denen kleinere Treppentürme angefügt sind, erstrecken sich Torwände mit doppelten, spitzbogigen Durchfahrten. Der monumentale Eindruck von Wehrhaftigkeit wird durch den fast überreichen Einsatz von Zinnen noch verstärkt.

In der Nacht vom 17./18. März 1945 sprengten deutsche Soldaten die beschädigte Brücke. Ihre neue, 1949 fertiggestellte Stahlkonstruktion besteht aus einem Balkenträger mit einem Oberbau aus parallel geführten Gurten und einem Gittersystem mit Dreigelenkrahmen. Während die Turmsubstanz auf der heute hessischen Seite fast gänzlich verschwunden ist, künden auf der Mainzer Seite die in ihrer Substanz reduzierten Doppeltürme immerhin noch von der originären Bauabsicht. Noch heute ist die Mainzer Südbrücke mit 1028,6 m (die rechtsrheinischen Flutbrücken eingerechnet) eine der längsten Eisenbahn-Rheinbrücken.

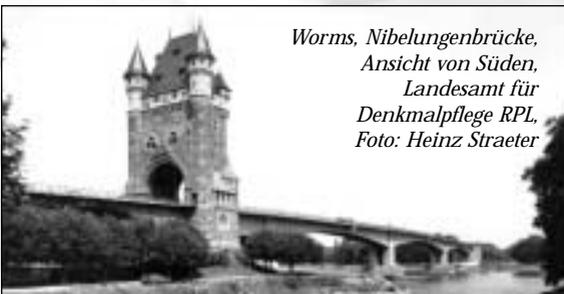
Die Wormser Nibelungenbrücke

Die „Nibelungenbrücke“ in Worms wurde 1897-1900 als „Ernst-Ludwig-

zwei neoromanische Brückentürme mit Durchfahrten diese Rheinbrücke. Nach der von deutschen Pionieren vorgenommenen Sprengung (20.3.1945) waren zwar beide Türme noch schwer beschädigt vorhanden, doch rang man sich nur dazu durch, den höheren, stadtseitigen Turm zu erhalten. Bei diesem in verschiedenen Steinsorten ausgeführten Turm, der an das 1689 zerstörte Mainzer Stadttor erinnert, handelt es sich um einen der monumentalsten der inzwischen seltenen Brückentürme in Deutschland. Trotz einiger Veränderungen weist dieses Bauwerk, das eine repräsentative Zugangssituation zur Stadt bildet, noch immer bemerkenswerte Details auf. Beim Wiederaufbau der Brücke 1951-53 wandte man erstmalig in Deutschland ein neues Verfahren an, indem man die neue Spannbetonbrücke im freien Vorbau errichtete.

Eisenbahnbrücken in Bingen und Remagen

Im Ersten Weltkrieg benötigte man weitere Eisenbahnbrücken über den Rhein zur Versorgung der Westfront. Bereits 1915 war die Hindenburgbrücke zwischen Bingen und Rudesheim fertiggestellt, von der sich nach der Zerstörung 1945 nur geringe Reste erhalten haben. Erst 1916/18 kam es zum Bau der Ludendorffbrücke in Remagen, der im Zweiten Weltkrieg als dem einzigen unzerstörten Rheinübergang eine besondere Bedeutung zufiel. Das Bauwerk beeindruckte ästhetisch weniger durch seine martialisch wirkenden, polygonalen Türme aus dunklen Bossenquadern als durch die elegante Stahlkonstruktion mit ihrem Bogen über dem mittleren Abschnitt.



*Worms, Nibelungenbrücke,
Ansicht von Süden,
Landesamt für
Denkmalpflege RPL,
Foto: Heinz Straeter*

Brücke“ nach Plänen des Stadtbaumeisters Karl Hofmann erbaut. Wiederum in Anlehnung an mittelalterliche Wehrbauten zierten ursprünglich

Nachdem zwei Sprengversuche von deutschen Pionieren gescheitert waren, konnten amerikanische Truppen am Nachmittag des 7. März 1945 die Brücke ohne Verluste erobern.

Es herrscht allgemein Einigkeit darüber, dass die Inbesitznahme der Brücke von Remagen zum raschen Kriegsende beitrug. Über diese Verbindung und zügig angelegte Pontonbrücken konnten die amerikanischen Verbände ihren Brückenkopf am Ost-



*Remagen, Blick auf die Ludendorffbrücke zwischen dem 7. und 17. März 1945
Landesmedienzentrum RPL (Nr. 29118)*

ufer des Rheins stetig ausbauen, zumal die vielfältigen deutschen Versuche zur Zerstörung der Brücke sämtlich scheiterten. Die im Kriegsgeschehen beschädigte und wohl auch überlastete Brücke stürzte am 17. März 1945 ein, wobei viele amerikanische Soldaten den Tod fanden. Es ist der unermüdlichen Initiative des Remagener Bürger-

meisters Hans Peter Kürten zu verdanken, dass in einem Turm der nicht wiederaufgebauten Brücke am 35. Jahrestag des Rheinübergangs der alliierten Truppen die Begegnungs- und Gedenkstätte „Friedensmuseum“ eingeweiht werden konnte.

Technische Denkmäler

Wie der Blick auf ausgewählte Brücken in Rheinland-Pfalz zeigt, sind diese technischen Denkmäler mehr als andere Bauwerke natürlichen Gewalten wie Eisgang oder menschlicher Zerstörungswut im Kriegsfall ausgesetzt - während des Zweiten Weltkriegs wurden allein in Rheinland-Pfalz 648 Brücken zerstört. Zudem werden immer neue Verkehrsanforderungen an die Brücken gestellt. Daraus ergibt sich der Auftrag, die großen technischen Leistungen unserer Vorfahren zu respektieren, weiter zu erforschen und als Zeugnisse einer Kulturlandschaft zu erhalten.

Dr. des. Michael Huyer

Diese Veröffentlichung stellt keine Meinungsäußerung der LpB Rheinland-Pfalz dar. Für die inhaltlichen Aussagen trägt der Autor die Verantwortung.